

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

20 lutego | Nr. 3. | Rok 1931.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

17.

OBWIESZCZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 5 grudnia 1930 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

(Przedruk z Dz. Ustaw R. P. Nr. 89, poz. 705 z roku 1930).

Na podstawie art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 listopada 1930 r. w sprawie zmian i uzupełnień rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 641), ogłaszam jednolity tekst rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 568), z uwzględnieniem zmian i uzupełnień, dokonanych rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 listopada 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 641).

Minister Komunikacji: *Kühn*

Załącznik do obwieszczenia Ministra Komuniakcji z dnia 5 grudnia 1930 r. (poz. 705).

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 24 września 1926 r.

o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 443) postanawiam co następuje:

Rozdział I.

Nazwa, siedziba i zakres działania przedsiębiorstwa.

Art. 1.

Zarząd kolejami państwowemi oraz kolejami prywatnemi, znajdującemi się w zarządzie państwowym, powierza się przedsiębiorstwu państwowemu pod nazwą „Polskie Koleje Państwowe", prowadzonemu wedle zasad handlowych, z szczególnem uwzględnieniem potrzeb Państwa i interesów gospodarstwa społecznego.

Art. 2.

Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" stanowi samoistną osobę prawną z siedzibą w st. m. Warszawie.

Organom przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" służą wszystkie publiczno-prawne uprawnienia dotychczasowego państwowego zarządu kolejowego.

Art. 3.

Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" będzie wpisane do rejestru handlowego. Wpisaniu do rejestru handlowego ulega firma, siedziba i przedmiot przedsiębiorstwa. Prokury nie wpisuje się do rejestru handlowego, natomiast wpisaniu do rejestru handlowego ulegają imiona i nazwiska osób, uprawnionych do podpisywania skryptów dłużnych i weksli w imieniu przedsiębiorstwa.

Art. 4.

Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe„ prowadzi eksploatację wszystkich linij kolejowych zarządzanych dotychczas przez Ministerstwo Komunikacji, i w tym celu obejmuje w zarząd powierniczy i użytkowanie cały ich majątek nieruchomy. Majątek ruchomy, przeznaczony do użytku kolei państwowych, z całym instniejącym zapasem gotówki i zapasem materjałów, przechodzi na własność przedsiębiarstwa.

Objęcie w zarząd i eksploatację pomienionych kolei nie narusza w niczem istniejących dotychczas praw własności do poszczególnych części objętego nieruchomego majątku.

Art. 5.

Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" przejmuje na siebie równocześnie wszelkie zobowiązania, wynikające z dotychczasowej gospodarki kolejowej, w stanie w jakim się one będą znajdowały w chwili rozpoczęcia działalności przedsiębiorstwa, jak również wszelkie zobowiązania, ciążące na majątku kolei, oddanym w zarząd przedsiębiorstwa i ponoszone dotąd przez koleje państwowe.

Art. 6.

Cały majątek, oddany w myśl art. 4 przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe" w użytkowanie i powierniczy zarząd lub na własność przedsiębiorstwa, wyobrębnia się z ogólnego majątku Skarbu Państwa.

Majątek nieruchomy, oddany przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe" w powierniczy zarząd i użytkowanie, odpowiada za pożyczki i zobowiązania, zaciągnięte przez przedsiębiorstwo oraz za pożyczki i zobowiązania, które były zaciągnięte przez Skarb Państwa przed utworzeniem przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i które korzystały ze specjalnego zabezpieczenia na tym majątku. Majątek ten nie może być obciążony żadnemi innemi pożyczkami i zobowiązaniami Skarbu Państwa.

Inwentaryzacja i oszacowanie majątku oznaczonego w ustępie 1, dokonane zostaną według zasad, które ustala Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Art. 7.

Wszelkie nieruchomości, przeznaczone do użytku kolei, stają się z chwilą nabycia ich przez przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" własnością Skarbu Państwa, przedsiębiorstwo zaś zatrzymuje je w swojem użytkowaniu i powierniczym zarządzie.

Z przekazanego mu do użytkowania i powierniczego zarządu majątku, przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" może — w granicach zwykłego zarządu — wynajmować oraz wydzierżawiać wszelkie nieruchomości, może również zbywać, w granicach planu finansowego (art. 12), tabor kolejowy.

Zbywanie majątku nieruchomego może być dokonane tylko w granicach upoważnień ustawowych.

Art. 8.

Na swe potrzeby przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" może zaciągać krótkoterminowe pożyczki, nie przewyższające w sumie 10% ogólnego dochodu eksploatacyjnego brutto, wykazanego w ostatniem rocznem zamknięciu rachunkowem. Pożyczki te będą spłacane z bieżących dochodów przedsiębiorstwa. Ogólne zasady, na jakich pożyczki te mogą być zaciągane, ustala Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Zaciąganie pożyczek wyższych i długoterminowych oraz zaciąganie jakichkolwiek pożyczek przez emitowanie obligacyj, wreszcie zaciąganie wszelkich zobowiązań, obciążających nieruchomości, może nastąpić tylko w granicach upoważnień ustawowych.

Art. 9.

Na polecenie Ministra Komunikacji przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" obejmie w zarząd i eksploatację nowowybudowane linje kolei państwowych lub też prywatnych, nie znajdujących się dotychczas w zarządzie państwowym, jak również wyłączy ze swego zarządu i eksploatacji linje kolejowe, przez Ministra Komunikacji wskazane.

Art. 10.

Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" zarządza kolejami, znajdującemi się w zarządzie państwowym, a nie stanowiącemi własności Państwa. Wszystkie wydatki, wypływające z gwarancyj na rzecz tych kolei, pokrywane dotąd z funduszów państwowych, pokrywać będzie przedsiębiorstwo, co nie uchyla odpowiedzialności Skarbu Państwa za te wydatki, w granicach gwarancyj, objętych przez Skarb Państwa.

Minister Komunikacji może poruczyć przedsiębiorstwu lub poszczególnym jego organom wykonywanie przysługujących mu uprawnień nadzorczych nad kolejami, nie zarządzanemi przez przedsiębiorstwo.

Art. 11.

Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" wolne jest od wszelkich podatków, danin i opłat publicznych, od których wolny jest Skarb Państwa.

Rozdział II.

Zasady prowadzenia przedsiębiorstwa.

Art. 12.

Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" pokrywa wszelkie swoje wydatki z własnych dochodów i funduszów i prowadzi swą gospodarkę na podstawie rocznych budżetów i planów finansowo-gospodarczych, zatwierdzonych przez Radę Ministrów na podstawie wniosku, przedstawionego przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Przy wykonaniu budżetu zwyczajnego w razie konieczności lub w celu osiągnięcia lepszych wyników gospodarki przedsiębiorstwa, Ministrowi Komunikacji przysługuje prawo przekraczania poszczególnych kredytów, z wyjątkiem kredytów na wydatki osobowe, określone stałemi etatami, o ile takowe przekroczenia nie zmniejszą przewidzianego budżetem czystego zysku. Pozatem Minister Komunikacji będzie obowiązany przedstawić w rocznem sprawozdaniu wyjaśnienia, uzasadniające dokonane przekroczenia.

Przedsiębiorstwo sporządza bilans otwarcia, a z końcem każdego roku rachunkowego bilanse, podlegające zatwierdzeniu przez Radę Ministrów na podstawie wniosku, przedstawionego przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Do budżetu państwowego włącza się tylko czysty zysk lub niedobór przedsiębiorstwa z poprzedniego okresu bilansowego przedsiębiorstwa.

Rok budżetowy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" określi rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Art. 13.

Wszystkie świadczenia przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", czynione w interesie Państwa na rzecz jego poszczególnych organów lub innych państwowych przedsiębiorstw, winny być odpowiednio opłacane, zaś wszelkie ulgi w taryfach i opłatach przewozowych mogą być przyznawane tylko w granicach opłacalności przedsiębiorstwa.

Świadczenia przedsiębiorstwa na cele wojskowe reguluje osobne rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Spraw Wojskowych, zaś ulgi w taryfach osobowych dla funkcjonarjuszów państwowych — rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Art. 14.

Fundusze specjalne przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" będą tworzone na podstawie rozporządzeń Rady Ministrów, wydanych na wniosek Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Art. 15.

Czysty zysk przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" stanowi różnica, powstała po potrąceniu z ogólnego dochodu eksploatacyjnego:

a) wszystkich wydatków eksploatacyjnych;
b) procentów i amortyzacji pożyczek, tudzież zobowiązań, obciążających majątek Skarbu Państwa, oddany w zarząd powierniczy i użytkowanie lub na własność przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe";
c) opłat i gwarancyj z tytułu eksploatacji linij kolejowych, nie będących własnością Skarbu Państwa;
d) potrąceń i dopłat na specjalne fundusze.

Rozdział III.

Ustrój przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

Art. 16.

Bezpośredni zarząd przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" sprawuje Minister Komunikacji.

Ustrój Ministerstwa Komunikacji określa Statut Ministerstwa Komunikacji, zatwierdzony uchwałą Rady Ministrów na wniosek Ministra Komunikacji.

Art. 17.

Sieć kolejowa przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" dzieli się na okręgi dyrekcyjne, w których bezpośredni zarząd sprawami przedsiębiorstwa wykonują Dyrektorzy Kolei Państwowych, mianowani przez Ministra Komunikacji.

Dla centralnego prowadzenia poszczególnych agend przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" mogą być tworzone, na podstawie uchwał Rady Ministrów, osobne urzędy przedsiębiorstwa „Polskie

Koleje Państwowe", podlegające bezpośrednio Ministrowi Komunikacji.

Ustrój i zakres działania urzędów przedsiębiorstwa oraz granice Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych ustala Minister Komunikacji.

Art. 18.

Dokumenty imieniem przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" podpisują uprawnione do tego osoby, umieszczając swój podpis pod pieczęcią: Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe".

Skrypty dłużne i weksle, wystawiane przez przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" podpisują bądź Minister Komunikacji, bądź też osoby, z pośród osób, upoważnionych do tego przez Ministra Komunikacji i wpisanych do rejestru handlowego.

Ilość i siedziby Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych ustala Rada Ministrów na wniosek Ministra Komunikacji.

Art. 19.

Minister Komunikacji po porozumieniu z Ministrem Skarbu przedstawia Radzie Ministrów:

a) roczne sprawozdania i bilanse wraz z rachunkami zysków i strat, nie później, jak w sześć miesięcy po upływie roku sprawozdawczego;

b) budżet i plan finansowo - gospodarczy, nie później, jak na cztery miesiące przed rozpoczęciem odnośnego roku rachunkowego.

Art. 20.

Osobna instrukcja, wydana przez Prezesa Najwyższej Izby Kontroli, w porozumieniu z Ministrem Komunikacji i Ministrem Skarbu, określi sposób i terminy wykonywania kontroli.

Wyniki poszczególnych rewizyj Najwyższej Izby Kontroli, niezwłocznie po ich zakończeniu, powinny być komunikowane Ministrowi Komunikacji.

Rewizja rocznych sprawozdań powinna być zamknięta w ciągu 10 miesięcy po zakończeniu roku sprawozdawczego i wyniki takowej przedstawione Prezydentowi Rzeczypospolitej i Izbom Ustawodawczym oraz przesłane Prezesowi Rady Ministrów, Ministrowi Komunikacji i Ministrowi Skarbu.

Art. 21.

Zastępstwo sądowe w sprawach, dotyczących praw i interesów majątkowych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" należy do zakresu działania Prokuratorji Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 22.

Urzędnicy państwowi, pozostający dotychczas w służbie kolejowej i pracownicy kolei państwowych, przechodzą do służby w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe".

Ministrowi Komunikacji służy prawo przenoszenia poszczególnych urzędników Ministerstwa Komunikacji do służby w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe".

Art. 23.

Stosunek służbowy pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" — z wyjątkiem zatrudnionych na mocy umowy o pracę (kontraktowych, czasowych i t. p.) — ustala rozporządzenie Rady Ministrów.

Minister Komunikacji może powoływać, w porozumieniu z Ministrem Skarbu, wybitnych specjalistów na podstawie osobnych umów.

Art. 24.

Normy wynagrodzenia pracowników w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe", objętych art. 23 ust. 1 — ustala rozporządzenie Rady Ministrów. Do czasu wydania tego rozporządzenia będą stosowane obecnie obowiązujące przepisy względem personelu, z wyjątkiem osób, powołanych na podstawie specjalnych umów, wskazanych w art. 23 ustęp 2 niniejszego rozporządzenia.

Art. 25.

Rozporządzenie Rady Ministrów ustala uprawnienia emerytalne, objętych art. 23 ust. 1 pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i ich rodzin, przy przestrzeganiu zasady nieukracania praw dotychczas nabytych.

Art. 26.

Rozporządzenie Rady Ministrów ustala prawa, objętych art. 23 ust. 1 pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" do odszkodowania z powodu niezdolności zarobkowania lub śmierci, spowodowanych nieszczęśliwemi wypadkami przy pełnieniu służby.

Art. 27.

Do dnia wejścia w życie rozporządzeń, przewidzianych w art. 25 i 26 niniejszego rozporządzenia, zachowują moc obowiązującą przepisy prawne, normujące dotychczas uprawnienia emerytalne tudzież prawa do odszkodowania z powodu nieszczęśliwych wypadków.

Art. 28.

Pracownicy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" będą uważani za urzędników w rozumieniu prawa karnego.

Art. 29.

Od decyzyj, wydanych w najwyższej instancji przez władze przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" w sprawach, o których mowa w art. 23, 24, 25 i 26 służy pracownikom, objętym art. 23 ust. 1, prawo skargi do Najwyższego Trybunału Administracyjnego, w trybie i na zasadach ustawy z dnia 3 sierpnia 1922 r. o Najwyższym Trybunale Administracyjnym (Dz. U. R. P. z 1926 r. Nr. 68, poz. 400), a w szczególności na zasadach postanowień art. 1 ust. 1 — 3, art. 2, art. 3 lit. a), b), c) i f), art. 4 i art. 5 tejże ustawy.

Art. 30.

Do pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", zatrudnionych na podstawie umo-

wy o pracę, będą mieć zastosowanie przepisy prawne z dziedziny świadczeń socjalnych, ochrony pracy i ubezpieczeń społecznych, w zakresie obowiązującym w stosunku do kolei państwowych.

Art. 31.

Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu, a o ile chodzi o postanowienia art. 25, 26, 27 i 30 Ministrowi Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Ministrem Pracy i Opieki Społecznej, o ile zaś chodzi o postanowienia art. 3 i 18 Ministrowi Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości.

Art. 32.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązującą wszelkie sprzeczne z niem przepisy prawne.

18.

Nr. P. 2/24136/30 z dnia 23 stycznia 1931 r. w sprawie dostosowania rozporządzenia M. K. z dnia 21 stycznia 1925 r. Nr. I/405/2/25 o ujednostajnieniu stanowisk względnie tytułów służbowych na kolejach państwowych do „Przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników Polskich Kolei Państwowych".

Celem dostosowania rozporządzenia Ministra Kolei z dnia 21 stycznia 1925 r. Nr. 405/2/25 o ujednostajnieniu stanowisk względnie tytułów służbowych na kolejach państwowych (Dz. U. M. K. z r. 1925 Nr. 2 poz. 7) pod względem wymaganych na poszczególne stanowiska egzaminów ścisłych do postanowień „Przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników Polskich Kolei Państwowych" (Dz. U. M. K. z r. 1929 Nr. 8, poz. 88) wprowadza się w tabeli B. wymienionego wyżej rozporządzenia następujące zmiany:

na stronicy 90, w pozycji 56, w rybryce 7 wykreśla się treść dotychczasową i wstawia się wyrazy „w zależności od zajęcia służbowego: a) telegraficzny w ograniczonym zakresie, b) na biletera i odźwiernego stacyjnego, c) na magazynowego w służbie przewozowej";

na stronicy 90, w pozycji 62 i na stronicy 92, w pozycji 63, w rubryce 7 wykreśla się wyraz „nastawniczego" i wstawia się wyrazy „starszego zwrotniczego";

na stronicy 96, w pozycji 73, w rubryce 7 wykreśla się wyrazy „na starszego magazyniera" i wstawia się wyrazy „na magazyniera w służbie przewozowej";

na stronicy 98, w pozycji 74, w rubryce 7 po wyrazie „magazyniera" wstawia się wyrazy „w służbie przewozowej";

na stronicy 100, w pozycji 81, w rubryce 7 wykreśla się cyfrę „83" i wstawia się cyfrę „82";

na stronicy 100, w pozycji 82, w rubryce 7 wykreśla się wyrazy „jak pod Nr. 83" i wstawia się wyrazy „na kierownika pociągu I kl.";

na stronicy 100, w pozycji 83, w rubryce 7 wykreśla się treść dotychczasową i wstawia się wyrazy „na kierownika pociągu II kl.";

na stronicy 100, w pozycji 84, w rubryce 7 wykreśla się treść dotychczasową i wstawia się wyrazy „na konduktora I kl.";

na stronicy 100, w pozycji 85, w rubryce 7 wykreśla się treść dotychczasową i wstawia się wyrazy „na konduktora II kl. (hamulcowego)";

na stronicy 102, w pozycji 87, 89 i 90 w rubryce 7 wykreśla się wyraz „zawiadowcę" i wstawia się w jego miejsce wyrazy „pomocnika zawiadowcy";

na stronicy 104, w pozycji 100, w rubryce 7 wstawia się wyrazy „na palacza parowozowni";

na stronicy 106, w pozycji 102, w rubryce 7 wykreśla się wyrazy „na maszynowego" i wstawia się wyrazy „na maszynistę urządzeń stałych";

na stronicy 106, w pozycji 107 i na stronicy 108 w pozycj 108, w rubryce 7 po wyrazie „rewidenta" wstawia się wyraz „wagonów".

na stronicy 108, w pozyci 115 i na stronicy 116 w pozycji 116, w rubryce 7 wykreśla się wyraz „zawiadowcę" i wstawia się w jego miejsce wyrazy „pomocnika zawiadowcy";

na stronicy 114, w pozycji 125, w rubryce 7 wykreśla się wyraz „starszego".

19.

Nr. P. 2/31753/30 z dnia 22 stycznia 1931 r. w sprawie zmiany Przepisów o stosunku służbowym pracowników próbnych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

Paragraf 3 Przepisów o stosunku służbowym pracowników próbnych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. M. K. Nr. 16 z r. 1929 poz. 152) uzupełnia się jak następuje:

1) w wierszu 14 po wyrazach „7 klas szkoły powszechnej" wstawia się wyrazy „albo na terenie Wolnego Miasta Gdańska także 6 najniższych klas szkoły wydziałowej w Gdańsku",

2) w wierszu 19 po wyrazie „kancelistów" wstawia się wyrazy „lub nieetatowych pracowników biurowych".

20.

Nr. P. 2/31489/30 z dnia 19 stycznia 1931 r. w sprawie zwrotu kosztów pogrzebu pracownika osobom postronnym.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że z chwilą wejścia w życie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. (Dz. Ust. R. P. Nr. 57, poz. 447) należy przy przyznawaniu zwrotu kosztów pogrzebu pracownika samotnego osobom postronnym, stosować przepisy zawarte w § 132 wymienionego rozprządzenia.

Uzależnianie bowiem zwrotu tych kosztów od zastrzeżeń, przewidzianych w dawniejszych przepisach, względnie od udowodnienia, że zmarły nie pozostawił żadnego majątku, nie dałoby się pogodzić z postanowieniem ustępu drugiego § 140 wymienionego rozporządzenia.

21.

Nr. P. 2/1092/31 z dnia 23 stycznia 1931 r. w sprawie wynagrodzenia pracowników próbnych, powołanych na ćwiczenia wojskowe.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że rozporządzenie Min. Kom. z dnia 9 lipca 1929 r. Nr. I. 15051/2/29 (Dz. Urz. M. K. Nr. 12, poz. 125 z 1929 r.) w sprawie stosunku służbowego pracowników, nieetatowych, niestałych, powołanych na ćwiczenia wojskowe ma nadal zastosowanie również do pracowników próbnych, pracujących fizycznie.

Do pracowników próbnych, pracujących umysłowo, należy w czasie odbywania przez nich ćwiczeń wojskowych zastosować rozporządzenie Min. Kom. z dnia 6-go grudnia 1929 r. Nr. I. 18574/2/29 (Dz. Urz. M. K. Nr. 28, poz. 223 z 1929 r.) w sprawie stosunku służbowego pracujących umysłowo pracowników kontraktowych i czasowych, powołanych na ćwiczenia wojskowe.

22.

Nr. I/1/1151/31 z dnia 3 lutego 1931 r. w sprawie prolongaty dowodów tożsamości osoby.

W dalszym ciągu okólnika swego z dnia 27 listopada 1930 r. Nr. I/1/8865/30 Ministerstwo Komunikacji poleca ponownie niezwłocznie a w każdym razie do dnia 28 lutego b. r. uskutecznić prolongatę dowodów tożsamości osoby z ważnością do końca roku 1931.

O wprowadzeniu dla pracowników kolejowych i członków ich rodzin dowodów nowego typu nastąpi osobne zarządzenie.

SPRAWY FINANSOWE.

23.

Nr. II/3/6070/30 z dnia 16 stycznia 1931 r. w sprawie zasad umarzania niektórych wierzytelności Skarbu Państwa.

W sprawie umarzania wierzytelności Skarbu Państwa, wynikających z przepisów o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska oraz zaopatrzeniu emerytalnem pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i ich rodzin (zwrot zaliczek na uposażenie, nadpłaconych uposażeń względnie zaopatrzeń, diet i kosztów podróży i t. p.), jak również analogicznych wierzytelności do innych osób, pobierających na zasadzie ustawy lub umowy uposażenie lub zaopatrzenie ze Skarbu Państwa (funkcjonarjusze kontraktowi i t. p.) Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

Wymienione wierzytelności mogą być umarzane tylko w następujących wypadkach:

a) jeżeli kroki sądowe wdrożone za pośrednictwem Prokuratorji Generalnej celem ściągnięcia odnośnej wierzytelności, niedoprowadziły do ściągnięcia wierzytelności lub jeżeli wedle zdania Prokuratorji Generalnej wdrażania tych kroków wobec braku majątku po stronie dłużnika byłoby bezcelowe,

b) jeżeli przy wierzytelnościach, nieprzekraczających kwoty 200 złotych (dwustu złotych) można na podstawie aktów konkretnej sprawy uzupełnionych ewentualnie dalszemi dochodzeniami dojść do wniosku, że wartość odnośnej wierzytelności Skarbu Państwa jest mniejsza od przypuszczalnych kosztów jej dochodzenia lub niepozostaje w racjonalnym stosunku do nakładu czasu i pracy potrzebnego na ściągnięcie pretensji,

c) jeżeli sąd właściwy zaniechał przeprowadzenia pertraktacji spadkowej z powodu braku majątku po zmarłym dłużniku,

d) jeżeli w wyniku dochodzeń administracyjnych (policyjnych) ustalono, iż zmarły nie pozostawił żadnego majątku.

Umorzenie wierzytelności, za którą obok dłużnika głównego odpowiadają wobec Skarbu Państwa z jakiegokolwiek tytułu inne osoby — może nastąpić tylko, o ile zachodzą co do wszystkich dłużników warunki umorzenia.

Kompetencję odnośnie umarzania danych wierzytelności określa Regulamin dla Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych. — (pkt. 53 § 20).

W razie umarzania kwot na zasadzie niniejszego zarządzenia obowiązują postanowienia § 18 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 9 lipca 1928 r. Nr. II. 3643/7/28 w sprawie wprowadzenia Regulaminu Wydziałów Finansowych Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych. — (Dz. U. Min. Kom. z dnia 20 sierpnia 1928 r. Nr. 19, poz. 240).,

---

SPRAWY RUCHOWE.

24.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 stycznia 1931 r. Nr. IV/1/794/31 o ilości, siedzibach i granicach Oddziałów Ruchu w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie.

Stosownie do postanowienia § 1 ust. 2 rozporządzenia z dnia 21 listopada 1930 r. Nr. I/2/5110/30 o utworzeniu Oddziałów Ruchu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie (Dz. U. M. K. Nr. 28, poz. 215) ustala się w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie następującą ilość, siedziby i granicy Oddziałów Ruchu:

1. Oddział 1-szy z siedzibą we Lwowie obejmuje linje:

a) Lwów — Sichów (wyłącznie),
b) Lwów — Obroszyn (włącznie),
c) Lwów — Rawa Ruska (wyłącznie),

d) Lwów — Jaworów,
e) Lwów — Stojanów,
f) Sapieżanka — Krystynopol — Włodzimierz Wołyński (wyłącznie),
g) Krystynopol — Ostrów k/Sokala (wyłącznie),
h) Lwów — Podwołoczyska,
i) Krasne — Zdołbunów,
j) Kamienica Wołyńska — Krzemieniec,
k) Jeziorany — Mizocz,
l) Tarnopol — Ławoczne,
ł) Borki Wielkie — Grzymałów,
m) Lwów — Podhajce.

2) Oddział 2-gi z siedzibą w Przemyślu obejmuje linje:
a) Rzeszów (wyłącznie) Przemyśl — Lwów wyłącznie),
b) Przeworsk — Rozwadów,
c) Jarosław — Rawa Ruska — Ostrów k/Sokala (włącznie),
d) Przemyśl — Posada Chyrowska (wyłącznie).

3) Oddział 3-ci z siedzibą w Somborze obejmuje linje:
a) Nowy Zagórz — Chyrów — Stryj,
b) Zagórz — Łupków,
c) Sambor — Sianki,
d) Sambor — Obroszyn (wyłącznie),
e) Drohobycz — Borysław,
f) Drohobycz — Truskawiec,
g) Obroszyn (wyłącznie) — Stryj — Ławoczne,
h) Nowy Łupków — Wąski — Cisna.

25.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 stycznia 1931 r. Nr. IV/3/10074/30 o wydaniu Przepisów o zestawianiu i kursowaniu pociągów towarowych dalekobieżnych i towarowych pośpiesznych (Nr. R. 5).

Zatwierdzam Przepisy o zestawianiu i kursowaniu pociągów towarowych dalekobieżnych i towarowych pośpiesznych (Nr. R. 5), które ukażą się w osobnem wydaniu i polecam wprowadzić je w życie od 1 kwietnia 1931 r.

Od tegoż terminu tracą moc:

1) Przepisy o formowaniu pociągów dalekobieżnych, wprowadzone w życie z dniem 1 listopada 1925 r. rozporządzeniem Ministra Kolei z dnia 9 listopada 1925 r. Nr. IV/11983/13 (Dz. Urzęd. Min. Kolei Nr. 12/1925 r. poz. 35).

2) Okólnik Ministra Kolei Żelaznych z dnia 26 marca 1923 r. Nr. IV/800/18/23 w sprawie zasad kursowania pociągów towarowych pośpiesznych i przewozu w nich ładunków (Dz. Urzęd. Min. Kolei z dnia 26 kweitnia 1923 r. Nr. 10, poz. 34).

26.

Nr. IV/4/793/31 z dnia 3 lutego 1931 r. w sprawie bezprzeładunkowej komunikacji pomiędzy kolejami państwowemi Polski, Łotwy i Estonji.

Dnia 1 stycznia 1931 roku weszła w życie umowa o bezprzeładunkowej komunikacji pomiędzy kolejami państwowemi Polski, Łotwy i Estonji.

Skrót umowy „K. B. B." (komunikacja bezprzeładunkowa bałtycka).

Potrzebną ilość egzemplarzy umowy K. B. B. otrzymają Dyrekcje po jej wydrukowaniu.

Prowizoryczny tekst umowy wysłany do D. O. K. P. przy piśmie IV/4/10288/30 z dnia 23 grudnia 1930 roku traci ważność po otrzymaniu przez D. O. K. P. drukowanych egzemplarzy.

27.

Nr. IV/4/792/31 z dnia 5 lutego 1931 r. w sprawie używania na linjach C. S. D. wagonów typu rosyjskiego.

Na podstawie porozumienia zarządów kolejowych polskiego i czechosłowackiego układ w sprawie używania na linjach kolei czechosłowackich niehamulcowych wagonów typu rosyjskiego w komunikacji bezprzeładunkowej z kolejami Z. S. R. R. obowiązujący do 1 stycznia 1931 r., został przedłużony do odwołania.

Wobec powyższego § 10 wymienionego układu, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Min. Kom. z dnia 25 sierpnia 1930 r. Nr. 20, pozycja 158, uległ zmianie i otrzymuje brzmienie następujące:

„§ 10.

Układ wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1930 r. i ważny jest do odwołania".

SPRAWY WARSZTATOWE.

28.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 grudnia 1930 r. Nr. VI/1/16996/30 w przedmiocie wydania „Przepisów dla czyścicielek w wagonach pociągów pośpiesznych",

Niniejszem zatwierdzam Przepisy dla czyścicielek w wagonach pociągów pośpiesznych, które ukazują się równocześnie w wydaniu osobnem.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 1 kwietnia 1931 r. i jednocześnie tracą moc wszelkie dotychczas obowiązujące przepisy i zarządzenia wydane w tym przedmiocie.

SPRAWY ZASOBOWE.

29.

Nr. VI/4/371/31 z dnia 13 stycznia 1931 r. w sprawie obciążenia kapitału zasobów wartością wytworów własnych.

Rewizje gospodarki zasobowej w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych wskazują, że postanowienia zawarte w punktach 4 i 14-b okólnika Nr. VI/4008/23/28 z dnia 31 marca 1928 r. nie są przestrzegane. Pierwszy z nich zarządza, że jedynie Wydziały Zasobów mają przeprowadzać zakupy, drugi

zaś wkłada na Wydziały Zasobów odpowiedzialność, za przyjęcie do zapasu materjałów, części zapasowych lub inwentarza bez zamówień.

Zwracając na powyższe uwagę Dyrekcyj, wyjaśnia się:

1)że postanowienie p. 4-go wspomnianego okólnika powinno mieć również zastosowanie i do wytworów własnych Dyrekcyj, t. j., że wszelkie wytwory na zapas, tak warsztatów mechanicznych, jak i różnych wytwórni innych wydziałów, w tej liczbie służby drogowej i warsztatów elektrotechnicznych, mogą być wykonywane jedynie na podstawie zamówień, wydanych przez Wydział Zasobów i analogicznie do tego, jak to ma miejsce w stosunku do dostawców postronnych, wyroby te mogą być przyjęte do składnic i magazynów na podstawie protokółów odbiorczych. Odnośnie nasycania podkładów, szycia umundurowania i gaszenia wapna wydane będzie osobne zarządzenie;

2) że Wydziały Finansowe Dyrekcyj przy likwidacji rachunków zasobowych nie powinny uznawać obciążeń kapitału zasobów wartością tych wytworów własnych, które zostały wykonane bez właściwego zamówienia lub zgody Wydziału Zasobów.

Poleca się Dyrekcjom wydać zarządzenia celem ścisłego wykonywania niniejszego okólnika.

SPRAWY SANITARNE.

30.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 lutego 1931 r. Nr. S. 50/31 w sprawie zatrudniania uznanych za daltoników pracowników P. K. P.

Zezwalam aż do odwołania na zatrudnianie na następujących stanowiskach II kategorji pod względem wymagań co do wzroku (§§ 9 i 11 Przepisów o badaniach lekarskich na P. K. P. Nr. S. 1) tych **dawnych** pracowników P. K. P., których uznano za daltoników podczas badań lekarskich okresowych lub okolicznościowych:

w służbie drogowej:

pracowników pełniących służbę techniczną w oddziale drogowym (radca Kolei Państwowych, starszy referendarz, referendarz, asesor referendarski, prowizoryczny asesor referendarski, praktykant referendarski, starszy technik, technik i pomocnik techniczny), z zastrzeżeniem, nie wolno im poruczać czynności na linji, związanych z bezpieczeństwem ruchu;

w służbie ruchu:

starszych stacyjnych (bileter, odźwierny),
stacyjny (bileter, odźwierny),
starszych strażników kolejowych,
strażników kolejowych,
robotników stacyjnych, o ile nie pełnią służby związanej z ruchem pociągów,
pracowników pełniących wyłącznie funkcje telegrafisty lub zatrudnionych przy obsłudze telefonów;

w służbie mechanicznej:

maszynowych,
palaczy stałych kotłów,
przodowników (starszych robotników) parowozowni,
kierowników działu warsztatów głównych,
zawiadowców sekcji warsztatów głównych,
pomocników zawiadowcy sekcji warsztatów (werkmistrzów, monterów);

w służbie elektrotechnicznej:

zawiadowców elektrowni,
starszych elektrotechników,
elektrotechników,
palaczy elektrowni;

w służbie sanitarnej:

felczerów, sanitarjuszy, pielęgniarzy.

Na zatrudnianie pracowników daltoników na wymienionych stanowiskach wymagane jest w każdym przypadku zezwolenie Ministerstwa Komunikacji.

Pracowników daltoników, którzy nie mogą być zatrudnieni na stanowiskach III kategorji, względnie na stanowiskach, wymienionych w niniejszem rozporządzeniu, należy zwalniać ze służby.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i nie ma zastosowania przy przyjęciu do służby nowych pracowników, co do których obowiązują w całej rozciągłości przepisy Nr. S. 1.

(Sprawy szczegółowo-osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSWIE KOMUNIKACJI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej mianował postanowieniem z dnia 1 grudnia 1930 r.:

D-ra Taszyckiego Zygmunta, Naczelnika Wydziału M. K., — Dyrektorem Departamentu Ministerstwa Komunikacji w IV stopniu służbowym urzędników państwowych, a **Minister Komunikacji** powierzył mu stanowisko Dyrektora Departamentu Handlowo - Taryfowego.

Minister Komunikacji mianował:

Naczelnikiem Wydziału Ministerstwa Komunikacji w V stopniu służbowym urz. państw.:

D-ra Pileckiego Janusza, Radcę Ministerjalnego Ministerstwa Skarbu, przy równoczesnem powierzeniu mu stanowiska Naczelnika Wydziału Budżetowego w Departamencie Finansowym.

Radcami Ministerjalnymi Ministerstwa Komunikacji w VI stopniu służbowym urz. państw.:

Inż. Ogurka Oskara, urzędnika prowizorycznego M. K.,

Inż. Szaniawskiego Włodzimierza, urzędnika prowizorycznego M. K.,

Trojnarskiego Bronisława, Starszego Referendarza Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, z równoczesnem przydzieleniem do Biura Personalnego,

Mgr. Ochmana Jana, Radcę Ministerjalnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, z równoczesnem przydzieleniem do Biura Personalnego.

Referendarzami Ministerstwa Komunikacji w VII stopniu służbowym urz. państw.:

Mgr. Koprowicza Jerzego, Referendarza Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, z równoczesnem przydzieleniem do Departamentu Ogólnego,

Mgr. Wolanina Bronisława, Referendarza Ministerstwa Skarbu, z równoczesnem przydzieleniem do Biura Personalnego.

Referendarzami Ministerstwa Komunikacji w VIII stopniu służbowym urz. państw.:

Mgr. Tymińskiego Stanisława, urzędnika prowizorycznego M. K.,

Mgr. Mikę Zbigniewa, urzędnika prowizorycznego M. K.,

Jakubowicza Henryka, Referendarza Izby Skarbowej w Warszawie, z równoczesnem przydzieleniem do Departamentu Handlowo - Taryfowego.

Adjunktem kancelaryjnym Ministerstwa Komunikacji w VIII stopniu służbowym urz. państw.:

Dobrowolskiego Franciszka, Asesora Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, z równoczesnem przydzieleniem do Wydziału Lotnictwa Cywilnego.

Kontrolerem Ministerstwa Komunikacji w IX stopniu służbowym urz. państw.:

Kwaśniewską Halinę, Asystenta rachunkowego M. K.

Sekretarzami Ministerstwa Komunikacji w IX stopniu służbowym urz. państw.:

Żarskiego Antoniego, Rejestratora M. K., z równoczesnem przydzieleniem do Departamentu Mechanicznego i Zasobów,

Zenowicza Michała, Adjunkta Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, z równoczesnem przydzieleniem do Biura Personalnego.

Adjunktem kancelaryjnym Ministerstwa Komunikacji w IX stopniu służbowym urz. państw.:

Bieńka Andrzeja, Rejestratora M. K.

Rejestratorem Ministerstwa Komunikacji w IX stopniu służbowym urz. państw.:

Juszkównę Irenę, urzędnika prowizorycznego M. K.

Asystentami rachunkowymi Ministerstwa Komunikacji w X stopniu służbowym urz. państw.:

Ćwikłę Piotra, urzędnika prowizorycznego M. K.,

Czeczottównę Janinę, urzędnika prowizorycznego M. K.

Rejestratorami Ministerstwa Komunikacji w X stopniu służbowym urz. państw.:

Pogodową Julję, urzędnika prowizorycznego M. K.,

Grodecką Welentynę, urzędnika prowizorycznego M. K.

Kancelistą Ministerstwa Komunikacji w XI stopniu służbowym urz. państw.:

Szozdę Teofila, kancelistę II klasy P. K. P.

Urzędnikami prowizorycznymi Ministerstwa Komunikacji:

a) **w VII stopniu służbowym urz. państw.:**

Ekerkunsta Juljana, urzędnika kontraktowego M. K.;

b) **w VIII stopniu służbowym urz. państw.:**

Czekaja Aleksandra, urzędnika kontraktowego M. K.;

c) **w XI stopniu służbowym urz. państw.:**

Poletyłłę Henryka, pracownika Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P., z równoczesnem przydzieleniem do Departamentu Ogólnego,

Czarcińskiego Edwarda, pracownika Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P., z równoczesnem przydzieleniem do Departamentu Finansowego,

Olechnowiczową Annę, pracownika Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P., z równoczesnem przydzieleniem do Biura Personalnego.

Starszym Referendarzem P. K. P.:

Inż. Łotockiego Walerjana, referendarza M. K., z równoczesnem przeniesieniem do służby w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Minister Komunikacji przeniósł:

w stan spoczynku na własną prośbę:

Gieysztora Józefa, Naczelnika Wydziału Ministerstwa Komunikacji, — z dniem 1 stycznia 1931 r., z wyrażeniem uznania i podziękowania za długoletnią i wyjątkowo gorliwą pracę w kolejnictwie.

Zmarli:

Wilke Wacław, Starszy Referent M. K.—w dniu 19 grudnia 1930 r.,

Halman Anna, Rejestrator M. K. — w dniu 1 stycznia 1931 r.

SPROSTOWANIE.

W rozporządzeniu Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 listopada 1930 r. Nr. P/2/23232/30 w sprawie wymiaru szczebla uposażenia w wypadkach przejścia do służby na Polskich Kolejach Państwowych z innych rodzajów służby państwowej ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 29, z 1930 r. poz. 226 prostuje się następujące błędy:

1) na stronicy 362, w szpalcie 1, w wierszu 5 od dołu, zamiast „Uchwały" ma być „Uchwała";

2) na stronicy 362, w szpalcie 1, w wierszu 4 od dołu nie powinno być wolnego miejsca pomiędzy treścią tego a następnego wiersza;

3) na stronicy 362, w szpalcie 2, w wierszu 20 od dołu wykreśla się zamieszczoną na początku cyfrę „2".

W Dzienniku Urzędowym M. K. z dnia 3 lutego 1931 r. Nr. 2 ogłoszono pod pozycją 9 tekst dwu rozporządzeń; celem oddzielenia tekstu obu rozporządzeń należy w rozporządzeniu M. K. Nr. P/2/20085/30 z dnia 20 grudnia 1930 r. w sprawie dopuszczenia do złożenia egzaminów ścisłych, wpisać po wierszu 13. następujący nagłówek:

„9 a

Nr. P/2/28052/2/30 z dnia 17 grudnia 1930 r. w sprawie stosunku służbowego pracujących umysłowo pracowników kontraktowych i czasowych, powołanych na ćwiczenia wojskowe."

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 54702. 17.II.31. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.



DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

25 marca | Nr. 3. | Rok 1931.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA P. K. P.

w styczniu 1931 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w styczniu r. b. (31 dni) wyniósł ogółem 11.209.295 osób i w porównaniu z grudniem r. ub. (31 dni — 12.795.948 osób) zmniejszył się o 12,4%, a w porównaniu ze styczniem r. ub. (12.276.304 osoby) zmniejszył się o 8,7%.

Ze względu na międzynarodowe zawody hokejowe w Krynicy zarządzono kursowanie dodatkowych pociągów pośpiesznych Nr. Nr. 3 i 4 Warszawa — Krynica — Zakopane do dnia 15 stycznia oraz od 24 stycznia do 10 lutego r. b.

Pozatem dla wygody kuracjuszów i turystów, jadących do Wisły, ustanowiony był kurs wagonu bezpośredniego Warszawa — Wisła w poc. Nr. Nr. 5 i 6 od 15 stycznia r. b. do końca lutego.

W innych relacjach, gdzie zaludnienie stosunkowo spadło, zmniejszono składy pociągów do rzeczywistych potrzeb.

Wobec łagodnej zimy regularność ruchu pociągów pasażerskich w styczniu była b. dobra i wynosiła 98,1%.

Przewóz towarów w styczniu r. b. wynosił przy 25 dniach roboczych 4.857.437 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu z grudniem r. ub. (24 dni robocze — 6.023.818 tonn) zmniejszył się o 19,4%. W porównaniu zaś ze styczniem r. ub., w którym przy jednakowej liczbie dni roboczych przewieziono 6.795.680 tonn, przewóz towarów w styczniu r. b. zmniejszył się o 28,5%.

Naładowano w styczniu r. b. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i wolnego miasta Gdańska 348.316 wagonów 15 tonnowych, przyjęto zaś od kolei zagranicznych łącznie z tranzytem 37.665 wagonów ładownych czyli razem przewieziono 385.981 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi).

W porównaniu z grudniem r. ub. (472.533 wag.), ogólna praca kolei wykazuje zmniejszenie (liczbą wagonów użytych do przewozu (o 18,3%), naładunek zaś na stacjach P. K. P. i wolnego miasta Gdańska o 20%.

W porównaniu zaś ze styczniem r. ub. (422.840 wagonów) ogólna praca w styczniu r. b. zmniejszyła się o 8,7%, a naładunek o 8,2%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15 tonnowych).

W y k o n a n o	1931 r. Styczeń 25 dni roboczych	1930 r. Grudzień 24 dni roboczych	1931 r. W styczniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Styczeń 25 dni roboczych	W styczniu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do stycznia 1930 r.
A) Naładowano:					
Węgla	171.585	188.530	— 9,0%	163.091	+ 5,2%
Drzewa	22.599	27.435	— 17,6%	31.850	— 29,1%
Nawozów sztucznych . .	3.131	1.364	+129,5%	8.060	— 61,2%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	2.449	3.627	— 32,5%	6.014	— 59,3%
Rolniczych i aprowizacji .	31.372	40.176	— 21,9%	35.309	— 11,2%
Buraków cukrowych . .	3.224	44.361	— 27,3%	4.061	— 20,6%
Pozostałych ładunków . .	113.956	130.119	— 12,4%	130.864	— 12,9%
Razem	348.316	435.612	— 20,0%	379.249	— 8,2%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	10.881	12.462	— 12,7%	13.175	— 17,4%
Tranzytem przez Polskę .	26.784	24.459	+ 9,5%	30.442	— 12,0%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	385.981	472.533	— 18,3%	422.840	— 8,7%

Jak widać z powyższej tabeli spadek naładunku w styczniu r. b. w zestawieniu z grudniem r. ub. dotknął wszystkich ważniejszych rodzajów towarów, w szczególności zaś węgla i drzewa; tylko naładunek nawozów sztucznych w związku ze zbliżającemi się zasiewami wiosennemi wzrósł więcej niż dwójnasób.

Przyjęcie ładunków od kolei zagranicznych z przeznaczeniem dla Polski zmniejszyło się przeszło o 1½ tysiąca wagonów (12,7%), natomiast tranzyt przez Polskę wzrósł więcej niż o 2000 wagonów (9,5%).

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi kopalnianych przedstawia poniższa tablica:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Z a g ł ę b i a	1931 r. Styczeń 25 dni roboczych	1930 r. Grudzień 24 dni roboczych	1931 r. W styczniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Styczeń 25 dni roboczych	W styczniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do stycznia 1930 r.
Górnośląskie.	127.968	139.567	— 8,3%	116.932	+ 9,4%
Dąbrowskie	32.674	36.273	— 10,0%	34.255	— 4,6%
Krakowskie	10.943	12.690	— 13,8%	11.904	— 8,1%
Razem	171.585	188.530	— 9,0%	163.091	+ 5,2%

Zagłębia	1931 r. Styczeń 25 dni roboczych	1930 r. Grudzień 24 dni roboczych	1931 r. W styczniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Styczeń 25 dni roboczych	W styczniu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do stycznia 1930 r.
Z tego naładowano na wywóz zagranicę:					
a) przez: Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	59.303	54.529	+ 8,8%	54.033	+ 9,8%
b) do: Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	14.198	14.911	— 4,8%	15.469	— 8,2%
Rumunji	186	279	— 33,3%	496	— 62,5%
Niemiec, Prus Wschodnich	6.014	7.688	— 21,8%	6.696	— 10,2%
Rosji i Łotwy	155	341	— 54,6%	930	— 83,3%
Razem	79.856	77.748	+ 2,7%	77.624	+ 2,9%

Z tabeli powyższej widać, że ilościowo najbardziej, bo prawie o 12.000 wagonów, zmniejszył się w styczniu r. b. naładunek węgla w zagłębiu górnośląskiem; ogółem ześ, w porównaniu z grudniem r. ub., obniżył się o 9%; pomimo to w stosunku do stycznia r. ub. był większy: w zagłębiu górnośląskiem o 9,4%, ogółem zaś — o 5,2%. Naładunek na wywóz przez porty Gdańsk i Gdynię wzrósł: w stosunku do grudnia r. ub. o 8,8%, a w stosunku do stycznia r. ub. o 9,8%, w pozostałych zaś kierunkach obniżył się w większym lub mniejszym stopniu.

Norma naładunku węgla w dniu roboczym wynosiła w styczniu r. b. 8100 wagonów 15-tonnowych dla wszystkich trzech zagłębi razem, a przeciętny dzienny naładunek wynosił w dniu roboczym 6864 wagony, czyli o 1236 wagonów dziennie (15,2%) mniej od normy.

W poszczególnych zagłębiach naładunek węgla przedstawia się następująco:

w **zagłębiu Górnośląskiem,** przy normie 5982 wagony ładowano 5119 wagonów, czyli mniej od normy o 14,4%

w **zagłębiu Dąbrowskiem,** przy normie 1602 wagony ładowano 1307 wagonów, czyli mniej od normy o 18,4%,

w **zagłębiu Krakowskiem,** przy normie 516 wagonów ładowano 438 wagonów, czyli mniej od normy o 15%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w styczniu r. b. jak następuje:

Porty	1931 r. Styczeń 25 dni roboczych	1930 r. Grudzień 24 dni roboczych	1931 r. W styczniu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Styczeń 25 dni roboczych	W styczniu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do stycznia 1930 r.
a) w wagonach 15-tonnowych					
Gdańsk	38.019	36.432	+ 4,4%	36.748	+ 3,5%
Gdynia	18.859	18.621	+ 1,3%	16.936	+ 11,4%
Razem	56.878	55.053	+ 3,3%	53.684	+ 5,9%
b) w tonnach					
Gdańsk	570.281	546.476	+ 4,4%	551.214	+ 3,5%
Gdynia	282.888	279.316	+ 1,3%	254.045	+ 11,4%
Razem	853.169	825.792	+ 3,3%	805.259	+ 5,9%

Osiągnięta w styczniu r. b. cyfra przeładunku węgla w obydwu portach Gdańsk i Gdynia (853.169 tonn) jest rekordową i przekracza największą osiągniętą w październiku r. ub. (848.857 tonn) o 4312 tonn, czyli o 0,5%.

W porównaniu z grudniem r. ub. zwiększenie wynosi w Gdańsku 4,4% w Gdyni zaś tylko 1,3%.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w styczniu r. b. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r. Styczeń 25 dni roboczych	1930 r. Grudzień 24 dni roboczych	1931 r. W styczniu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Styczeń 25 dni roboczych	W styczniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do stycznia 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	570.281	546.476	+ 4,4%	551.214	+ 3,5%
Zboże	19.549	23.637	— 17,3%	27.565	— 29,1%
Cukier	9.558	16.603	— 42,4%	22.810	— 58,1%
Drzewo	50.963	45.651	+ 11,6%	39.502	+ 29,0%
Cement	3.600	2.355	+ 52,9%	6.450	— 44,2%
Żelazo	3.463	495	+ 599,6%	740	+ 368,0%
Produkty naftowe . . .	2.940	3.640	— 19,2%	4.417	— 33,4%
Inne ładunki	18.733	29.112	— 35,7%	20.012	— 6,4%
Razem . . .	679.087	667.969	+ 1,7%	672.710	+ 0,9%
Przywóz					
Ruda żelazna	32.490	12.048	+ 169,7%	31.091	+ 4,5%
Złom	995	1.165	— 14,6%	7.551	— 86,8%
Żelazo	495	77	+ 542,9%	301	+ 63,1%
Nawozy sztuczne . . .	4.417	6.455	— 31,6%	11.995	— 63,2%
Inne ładunki	12.723	14.684	— 13,4%	17.619	— 27,8%
Razem . . .	51.120	34.429	+ 48,5%	68.557	— 25,4%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r. Styczeń 25 dni roboczych	1930 r. Grudzień 24 dni roboczych	1931 r. W styczniu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Styczeń 25 dni roboczych	W styczniu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do stycznia 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	282.888	279.316	+ 1,3%	254.045	+ 3,5%
Cukier	5.455	12.670	— 57,0%	13.060	— 58,2%
Zboże	3.375	—	+ 100,0%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	9.368	9.820	— 4,6%	4.370	+ 114,4%
Razem . . .	301.086	301.806	— 0,2%	271.475	+ 10,9%
Przywóz					
Ruda	1.910	2.665	— 28,3%	4.280	— 55,4%
Złom	16.705	17.020	— 1,9%	16.129	+ 3,6%
Ryż	2.295	2.670	— 14,1%	2.216	+ 3,6%
Nawozy sztuczne . . .	555	135	+ 311,1%	15.467	— 96,4%
Inne ładunki	2.018	1.535	+ 31,5%	3.715	— 45,7%
Razem . . .	23.483	24.025	— 2,3%	41.807	— 43,8%

Ogółem wywóz przez porty zwiększył się w styczniuw porównaniu z grudniem r. ub. o 10.398 tonn, czyli o 1,1%, przywóz zaś o 16.149 tonn, czyli o 27,6%. Zwiększył się głównie wywóz węgla, drzewa, cementu, żelaza, a zmniejszył się i to dość znacznie wywóz cukru; wywóz zboża pozostał prawie na tym samym poziomie co w grudniu r. ub. W przywozie rzuca się w oczy znaczne zwiększenie przywozu rudy.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię wyraził się w styczniu r. b. jak następuje:

(w wagonach 15 tonnowych):

Rodzaj ładunków:	1931 r.	1930 r.	1931 r.	1930 r.	W styczniu 1931 r więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do stycznia 1930 r.
	Styczeń 25 dni roboczych	Grudzień 24 dni roboczych	W styczniu więcej + lub mniej — w procentach	Styczeń 25 dni roboczych	
Przywóz					
Zboże	27	34	— 20,6%	96	— 71,9%
Mąka	19	13	+ 46,2%	2	+ 850,0%
Węgiel	293	254	+ 15,4%	636	— 53,9%
Drzewo	136	167	— 18,6%	171	— 20,5%
Bawełna	682	545	+ 25,1%	730	— 6,6%
Materjały budowlane	541	710	— 23,8%	564	— 4,1%
Produkcja przemysłowa	6.538	7.800	— 16,2%	6.742	— 3,0%
Ruda żelazna	2.382	1.445	+ 64,8%	2.660	— 10,5%
Pozostała aprowizacja	1.798	1.896	— 5,2%	2.176	— 17,4%
Inne ładunki	3.366	3.543	— 5,0%	5.598	— 39,9%
Razem	15.782	16.407	— 3,8%	19.375	— 18,6%
Wywóz					
Zboże	2.028	2.328	— 12,9%	5.380	— 62,3%
Mąka	611	441	+ 38,5%	66	+ 825,8%
Węgiel	70.734	65.150	+ 8,6%	70.968	— 0,3%
Drzewo	7.172	13.619	— 47,3%	12.419	— 42,3%
Bawełna	127	126	+ 0,8%	181	— 29,8%
Materjały budowlane	371	1.443	— 74,3%	1.208	— 69,3%
Produkcja przemysłowa	5.654	7.163	— 21,1%	7.204	— 21,5%
Cukier	1.210	2.939	— 58,8%	2.728	— 55,7%
Pozostała aprowizacja	3.052	3.559	— 14,2%	3.732	— 18,2%
Inne ładunki	3.786	5.022	— 24,6%	4.378	— 13,5%
Razem	94.745	101.790	— 6,9%	108.264	— 12,5%

Jak widać z powyższej tabeli przywóz do Polski zmniejszył się w styczniu r. b. o 3,8%, wywóz zaś o 6,9%. Pomimo ogólnego zmniejszenia wywozu towarów wywóz węgla zwiększył się w styczniu przeszło o 5000 wagonów (8,6%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 stycznia 1931 r. wynosił:

Parowozów 5372 czyli w porównaniu z r. 1930 (na 1 stycznia 5324) więcej o 0,9%. W naprawie było parowozów 14,63%, t. j. mniej niż w roku ubiegłym (17,46%) o 2,83%.

Wagonów osobowych było 11,998, więcej niż w roku ubiegłym (10.217) o 17,4%. W naprawie było wagonów osobowych 9,27% czyli więcej niż w roku ubiegłym (8,37%) o 0,9%.

Wagonów towarowych było 154.430, w stosunku do roku ubiegłego (154.738) mniej o 0,2%. W naprawie było wagonów towarowych 3,89%, mniej niż w roku ubiegłym (4,81%) o 0,92%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w styczniu r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych i towarowych . .	13
wagonów osobowych i pocztowych . .	23
„ towarowych	325

Na 1 lutego r. b. w związku ze zmniejszeniem się przewozów było odstawionych do rezerwy:

krytych	25261
węglarek	25059
platform	10345
innych	240
razem	60905

Przebieg pociągów w styczniu r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.687.928	poc. klm.
" towarowych	3.955.368	" "
Razem	9.643.296	poc. klm.

W porównaniu z grudniem r. ub. (9.831.287) ogólny przebieg pociągów w styczniu r. b. zmniejszył się o 1,9%, w porównaniu zaś ze styczniem r. ub. (9.836.244) zmniejszył się o 2%.

Z działalności taryfowo-handlowej Ministerstwa Komunikacji za styczeń r. b. należy zaznaczyć: Dodatek Nr. II do Taryfy Towarowej Wewnętrznej, który obowiązuje od dnia 1 stycznia r. b., wprowadził obok licznych zmian i uzupełnień kilka zmian interesujących kupiectwo.

Ważnem dla przewozu zwierząt żywych jest pewne niewielkie zresztą zwiększenie powierzchni minimalnej wagonu przypadającej na sztukę zwierzęcia. Celem tego zarządzenia jest usunięcie możliwości dręczenia zwierząt, które dość często stwierdzono przy normach dotychczasowych, a które nie wychodziło również na dobre eksportowi polskiemu.

W razie użycia wagonu lodowni kolei polskich zagranicę, należała się opłata wynosząca po 11 groszy od wagonu kilometra, licząc od granicy polskiej, Aby uniknąć licznych nieporozumień i trudności w ustalaniu tej należności zryczałtowano ostateczne opłaty z tego tytułu, uzależniając ich wysokość od kraju przeznaczenia przesyłki. Opłata ryczałtowa wyniesie do Austrji 70 zł., do Czechosłowacji 30 zł., do Niemiec 70 zł., do Francji 130 zł.

Dotychczasowy system opłat za przewóz wagonów prywatnych próżnych pod naładunek lub po wyładunku — wywoływał również wiele nieporozumień i reklamacji. Obecnie zniesiono stawki uzależnione od przebiegu kilometrycznego, zwracane przy przewozie pełnym, zastępując pobieraniem ryczałtowej opłaty 10 zł. od wagonu (50 zł. w razie nadania za listem pośpiesznym). Opłata ta ma charakter opłaty manipulacyjnej.

W zakresie taryf osobowych, bagażowych i ekspresowych z kolejami zagranicznemi należy wymienić wejście w życie w dniu 1 stycznia r. b. Dodatków: II do taryfy ekspresowej polsko-rosyjskiej, Dodatku II do taryfy osobowej i bagażowej polsko-czeskosłowackiej, Dodatku II do taryfy osobowo-bagażowej polsko-austrjackiej. Również uzupełniono Dodatkami taryfy osobowo-bagażowe i ekspresowe: polsko-szwajcarską, tranzytową szwajcarsko-rumuńsko-bałkańską, czesko-rumuńską i t. p. Wyszły również Dodatki do taryfy osobowo-bagażowej i ekspresowej górnośląskiej, do taryfy skandynawsko-bałkańskiej i niemiecko-czeskosłowackiej tudzież niemiecko-rosyjskiej. (15.I.).

Przedłużono ważność taryfy węglowej do austro-włoskiej i austro-jugosłowiańskiej granicy, a od 15-go stycznia weszła w życie polsko-austrjacka taryfa na przewóz bydła i mięsa.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w styczniu r. b. wynosiły:

a) z przewozu podróżnych . .	22.823.177	zł.
b) " bagażu i przesyłek ekspres. . .	1.162.297	"
c) " towarów . .	67.353.686	"
d) uboczne	1.731.905	"
razem	93.071.065	zł.

W porównaniu z grudniem r. ub. (111.091.424 zł.) wpływy zmniejszyły się o 16,2%, w porównaniu zaś ze styczniem r. ub. (101.551.221 zł.) zmniejszyły się o 8,4%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 55109 20.III.31. 8.000.